

Gemeenten vragen medezeggenschap bij afschaffen overwegen.

Inbreng VVSG voor hoorzitting in Kamercommissie Mobiliteit 10 maart 2021

1 Samenvatting standpunt VVSG

1. Het afschaffen van een overweg moet gebaseerd zijn op een **expliciete beslissing** die **politiek gedekt** is.

Nu gebeurt dat binnenskamers bij Infrabel.

2. De **procedure** voor zo'n afschaffingsbeslissing moet **garanderen** dat het **publiek** hierbij **betrokken** wordt en dat de **gemeente medezeggenschap** heeft. Idealiter wordt daarvoor verwezen naar het **gemeentewegendecreet**.

Nu is er geen probleem bij een constructief overleg tussen Infrabel en de gemeente, maar de gemeente heeft geen enkele formele poot om op te staan wanneer dat overleg vruchteloos is en Infrabel eigenhandig een overweg afschaft.

2 Kloof tussen ideaal traject en verleidelijk gebrek aan kader

Op dit moment gaapt er een grote **kloof** tussen het **ideale** traject zoals het wordt verkondigd en de **verleidelijke** mogelijkheid voor Infrabel om te werken met **eenzijdige** stilzwijgende beslissingen, bij gebrek aan enig formeel kader.

Het **ideale traject**¹ vertrekt van een streefbeeld dat uitmondt in een principiële akkoord tussen Infrabel en de gemeenten. Na de raadpleging van de bevolking volgt dan een geconsolideerde samenwerkingsovereenkomst, waarna het formele vergunningstraject kan starten. Zo'n informeel voortraject is belangrijk om alle relevante belangen te kunnen afwegen en bv. te kunnen rekening houden met alle betrokken netwerken (bv. aantakken op functionele of recreatieve fietsroutes).

Wanneer het overleg met de gemeente niet vlot loopt of het draagvlak bij de bevolking slinkt, dan botsen gemeentebesturen en buitenstaanders op een praktijk van **sluipende besluitvorming**. De concrete beslissing om een overweg af te schaffen gebeurt **binnenskamers** bij Infrabel, waarbij **geen politiek verantwoordelijke** bij te pas komt (technocratische besluitvorming). Er lijkt zelfs geen formele beslissing voorhanden te zijn. Als er geen formeel kader is, dan wordt Infrabel in de lastige dossiers onvoldoende aangespoord om toch te werken aan het partnerschap. De verleiding is dan groot om gebruik te maken van de mogelijkheid om eigenhandig te beslissen, waarbij de focus zal liggen op het eigen perspectief om zo weinig mogelijk overwegen behouden.

¹ "Infrabel wil overwegen wegwerken", *Sterk Fietsbeleid*, december 2020, p. 16-17:
<https://fietsberaad.be/wp-content/uploads/Spoorwegovergangen.pdf>

3 Gebrekkig juridisch kader

Ook al oordeelde de Raad van State al dat de afschaffing van een overweg alleen kan beslist worden door de Koning of de Minister,² de huidige praktijk gaat uit van een gebrek aan juridisch kader. **Als het er echt op aan komt, dan lijkt het alsof Infrabel eigenhandig een overweg kan afschaffen.**

De toenmalige minister van overheidsbedrijven zei in 2008 nog dat afschaffingen aan de FOD Mobiliteit moeten worden voorgelegd en dat het gemeentebestuur akkoord moet gaan.³

In 2020 klonk het dat Infrabel “gemachtigd is om overwegen autonoom af te sluiten.” maar dat “in de praktijk” “gestreefd wordt” naar een akkoord met de gemeente en dat tijdens de bouwvergunningsprocedure de gemeenteraad zich zal moeten uitspreken over aanpassing of verlegging van de weg.⁴

Het is vreemd dat er een federaal ministerieel besluit nodig is over de lichten en slagbomen aan een overweg, maar niet over het bestaan van de overweg zelf.

Voor elke overweg moet de minister wel beslissen welke “veiligheidsinrichtingen” (lichten en slagbomen) er aan een overweg moeten staan.⁵ maar een ministerieel besluit is niet nodig

² RvS 07.01.1987, nr. 27.299, SNCB v. ville d'Andenne, [Inforum 247158](#)

³ Kamer, 10.03.2008 : Mondelinge Vraag nr. 2702 over “Overwegen en trage wegen”, van Stefaan Van Hecke (Groen) aan Inge Vervotte (CD&V) Min. van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven, [Inforum 342159](#)

“Om een afschaffingsproject bij de FOD Mobiliteit en Vervoer te kunnen indienen, dient Infrabel het principiële akkoord van het gemeentebestuur en van de wegbeheerder te verkrijgen. Nadien dient een openbaar onderzoek te worden ingesteld. Tijdens dit onderzoek heeft de bevolking de gelegenheid om haar bezwaren tegen het project te formuleren. Zowel de gemeenten, de wegbeheerders als de weggebruikers worden dus bij de afschaffing geraadpleegd.”

⁴ Kamer 12.02.2020 : Schriftelijke vraag nr. 293 over “Infrabel - Afsluiten spoorwegovergangen” van Franky Demon (CD&V) aan François Bellot (MR) Min. van Mobiliteit, [Inforum 337555](#)

“2. Er is een ministerieel besluit nodig met betrekking tot de aanpassing van de seininrichting van de overweg. Ook is Infrabel gemachtigd om - bij ministerieel besluit - overwegen autonoom af te sluiten.

In de praktijk wordt dit echter niet zonder meer toegepast en wordt er steeds met de stad/gemeente naar een akkoord gestreefd. Infrabel zal een overweg pas afschaffen zodra er een akkoord is. Een afschaffing van een overweg heeft immers weinig kans op succes wanneer er geen draagvlak is bij de gemeente en wanneer deze niet is afgestemd met de mobiliteitsplannen van de gemeente of provincie. (...)

4. Het is inderdaad correct dat, indien een gemeenteweg aangepast of verlegd wordt, dit het akkoord moet krijgen van de gemeenteraad.

Infrabel zal in eerste instantie bij het schepencollege een principeakkoord vragen omtrent de afschaffing. Tijdens de bouwaanvraagprocedure zullen ook het advies en het akkoord van de gemeenteraad gevraagd worden.”

⁵ Dit o.b.v. art. 11 § 1 K.B. 11.07.2011 betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen, [Inforum 258196](#)

voor de afschaffing van die overweg. Bij de afschaffing van een overweg blijft zo'n ministerieel besluit over de veiligheidsinrichtingen nog lange tijd gelden. Zo hief begin dit jaar de minister in één beweging 23 ministeriële besluiten op met als argument dat de betrokken overwegen al waren afgeschaft.⁶

Het is ook vreemd dat voor de afsluiting van een gemeenteweg een openbaar onderzoek en een gemeenteraadsbesluit nodig is (gemeentewegendecreet) maar dat niets nodig is bij het afsluiten van een weg ter hoogte van een overweg.

Omdat spoorwegen ingedeeld zijn in de "grote wegenis"⁷ zou een gemeenteweg die een spoorweg gelijkgronds kruist, ter hoogte van die overweg ophouden een gemeenteweg te zijn (zgn. interceptieer)

Als je voor een welbepaalde recent afgeschafte overweg op zoek gaat naar de formele beslissing daarover, dan word je van het kastje naar de muur gezonden of krijg je het laconieke antwoord dat zo'n expliciet besluit gewoonweg niet bestaat.

Bij de FOD Mobiliteit antwoordt men: "De afschaffing van overwegen, gelegen op Infrabel-netwerk, gebeurt op initiatief en onder verantwoordelijkheid van Infrabel. Infrabel dient geen aanvraag tot afschaffing van spooroverwegen in te dienen bij de FOD Mobiliteit en Vervoer of minister. De beslissing om een overweg al dan niet af te schaffen behoort dus enkel Infrabel toe en er is dus ook geen ministerieel besluit nodig voor de afschaffing van een spooroverweg. Indien u bijkomende informatie (en de motivatie) wil over de afschaffing van de overweg kan u contact opnemen met Infrabel".

En bij Infrabel krijg je als laconiek antwoord: "Zoals je waarschijnlijk wel weet is het onze taak om zo veel mogelijk overwegen af te schaffen. Wij hebben voor dergelijke beslissingen dus geen beslissingsdocument nodig. We je kunnen je dan ook jammer genoeg geen kopie van onze beslissing bezorgen, aangezien wij geen dergelijk document hebben opgesteld."

Daarbij verwijst men voor de bouwvergunning naar de gemeente, alsof die als vergunningverlener daardoor een vetorecht heeft. In Vlaanderen is het echter niet de gemeente maar de Vlaamse overheid die bevoegd is (in enige aanleg) voor vergunningen over

⁶ M.B. 18.01.2021, BS 17.02.2021

⁷ Wet 27.04.2018 op de politie van de spoorwegen, art. 19

spoorinfrastructuur.⁸ Bovendien oordeelt men soms dat er helemaal geen vergunning nodig is, omdat dit vrijgesteld is zolang het aantal sporen niet vermeerderd wordt.⁹

4 Is het argument “veiligheid” overtuigend genoeg om de volledige sluiting van eender welke overweg te verantwoorden?

	totaal	in havengebied	buiten havengebied
aantal overwegen ¹⁰	1.455	118	1.337
aantal ongevallen in 2019 ¹¹	45	17	28
gemiddeld per overweg één ongeval		om de 7 jaar	om de 48 jaar

Jaarlijks verdwijnt ongeveer één procent van de overwegen.¹² In het aantal ongevallen is moeilijk een lijn te trekken door het vrij geringe aantal. Tegelijk zijn er jaarlijks een honderdtal zelfdodingen. **Als het vermijden van ongevallen het belangrijkste argument is om een overweg af te schaffen, dan kan een overweg ook veiliger gemaakt worden door hem te beperken tot voetgangers en fietsers.** Ongevallen aan overwegen zijn meestal met andere motorvoertuigen en zelden met zwakke weggebruikers. In 2019 waren slechts bij 8 op 45 ongevallen zwakke weggebruikers betrokken, terwijl dat in het algemeen 40% is.¹³

⁸ B.VI.Reg. 13.02.2015 tot aanwijzing van de Vlaamse en provinciale projecten ter uitvoering van het decreet 25.04.2014 betreffende de omgevingsvergunning, bijlage 1, punt 2°, a):

“De Vlaamse Regering is bevoegd om in eerste administratieve aanleg een beslissing te nemen over aanvragen die minstens een van de volgende punten omvatten: (...)

2° aanvragen met betrekking tot de volgende spoorwegen, en bruggen over en tunnels onder die spoorwegen:

a) openbare spoorwegen voor het personen- en goederenvervoer met inbegrip van de perrons, de stelplaatsen en de stations; (...)

⁹ B.VI.Reg. 16.07.2010 tot bepaling van stedenbouwkundige handelingen waarvoor geen omgevingsvergunning nodig is, art; 8.1, 4°:

“Een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen is niet nodig voor de herinrichting van de volgende al dan niet omheinde terreinen, als er geen gebouwen opgericht worden en als de herinrichting eigen is aan de functie van het terrein : (...)

4° openbaar spoorwegdomein, als het aantal sporen niet vermeerderd wordt; (...)

¹⁰ opendata.infrabel.be

¹¹ Persbericht Infrabel 29.01.2020: https://infrabel.be/sites/default/files/generated/files/press-release/Persbericht%20Infrabel_Jaarcijfers%20overwegen%202019.pdf

¹² opendata.infrabel.be : van 1.590 in 2012 naar 1.452 in 2020.

¹³ VIAS Verkeersveiligheidsbarometer (cijfers 2019): 14.915 fietsers en voetgangers op 37.375 letselongevallen.

5 Teksten die voorliggen in commissie mobiliteit

1. Voorstel tot resolutie “betreffende het verhogen van de veiligheid aan spoorwegovergangen”, van Kim Buyst (Groen, Ravels), Nicolas Parent (Ecolo, Wanze) en Joris Vandenbroucke (sp.a, Gent).¹⁴

De laatste punten van het voorstel komen overeen met onze bezorgdheden, maar mogen scherper geformuleerd:

“7. bij Infrabel aan te dringen op een constructieve samenwerking met wegbeheerders, buurtbewoners en wandel- en fietsverenigingen bij het verbeteren van de veiligheid aan spoorwegovergangen;

8. aan te dringen bij Infrabel om rekening te houden met de gewestelijke gemeentewegendecreten;

9. deze aanbevelingen bindend te verankeren in het beheerscontract en investeringsplannen van Infrabel.”

Een verwijzing naar de gewestelijke regels zien we **liever in de federale wetgeving zelf** dan in het beheerscontract. Het gaat immers om de betrokkenheid van het publiek en de gemeenten, en niet zuiver om de relatie tussen de federale overheid en een federaal overheidsbedrijf.

2. Amendement op dat voorstel van resolutie van Tomas Roggeman (N-VA, schepen Dendermonde), Wouter Raskin (N-VA, schepen Bilzen) en Frieda Gijbels (N-VA, Oudsbergen):

“8/1. een procedure te ontwikkelen opdat de eindbeslissing tot het afsluiten van een overweg niet langer berust bij Infrabel, maar bij een derde instantie die de diverse maatschappelijke belangen in acht kan nemen.”

Daar kunnen wij ons in vinden. De betrokkenheid van het publiek en de medezeggenschap van de gemeente kan alleen gegarandeerd worden als Infrabel niet eenzijdig en stilzwijgend kan beslissen.

3. Wetsvoorstel tot wijziging van K.B. 30.09.2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, wat betreft het oprijden van overwegen wanneer het verkeer belemmerd is.” van Marianne Verhaert (Open Vld, burgemeester Grobbendonk):¹⁵

Het is nu al verboden een overweg op te rijden wanneer het verkeer zodanig belemmerd is dat je waarschijnlijk op die overweg zal moeten stoppen (art. 20.4 wegcode). Het wetsvoorstel verzwaart die overtreding van 1^e naar 2^e graad.

¹⁴ Parl.St. Kamer nr. 55-1640

¹⁵ Parl.St. Kamer nr. 55-1711

6 Gemeentewegendecreet

De toepassing van het gemeentewegendecreet komt tegemoet aan onze bezwaren tegen de huidige regeling.

Allereerst is de beslissing **inhoudelijk** omkaderd. Volgens artikel 4 moeten beslissingen over wijzigingen van het gemeentelijk wegennet rekening houden met de volgende principes:

“1° wijzigingen van het gemeentelijk wegennet staan steeds ten dienste van het algemeen belang;

2° een wijziging, verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd;

3° de verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen;

4° wijzigingen aan het wegennet worden zo nodig beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief;

5° bij de afweging voor wijzigingen aan het wegennet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen.”

Ook **procedureel** is de beslissing dan beter gekaderd:

- Het publiek wordt betrokken door het **openbaar onderzoek**.
- De beslissing wordt democratisch gelegitimeerd door de **gemeenteraad**.
- Georganiseerd administratief **beroep** mogelijk bij de (Vlaamse) minister van mobiliteit.